



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 30]
No. 30]

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 4, 1999/वैशाख 14, 1921
NEW DELHI, TUESDAY, MAY 4, 1999/VAISAKHA 14, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 4 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/1/97-पी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेश के अनुसार पारादीप पत्तन न्यास में सड़क मार्ग द्वारा लाए गए लौह अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित करके 30 रु. प्रति मी. टन करता है।

मामला सं० टी ए एम पी /1/97-पी पी टी

मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड

.....आवेदक

बनाम

पारादीप पत्तन न्यास

..गैर-आवेदक

आदेश

(13 अप्रैल, 1999 को पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास (पी पी टी) में मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आई आई एल) के लौह अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों को कम करने / युक्तिसंगत बनाने के लिए उनके आवेदन से संबंधित है। आवेदक का महाराष्ट्र के रायगड जिले में स्पंज लौह संयंत्र है। वे पारादीप, विशाखापत्तनम, नवमंगलूर और मुरगांव से अपने संयंत्र के निकट धरमतर (लघु) पत्तन में लौह अयस्क ले जाते हैं।

2. आवेदन में दिए गए मुख्य तर्क इस प्रकार हैं :

(I) वे पारादीप पत्तन न्यास के अतिरिक्त विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, नवमंगलूर पत्तन न्यास और मुरगांव पत्तन न्यास से लौह अयस्क का लदान करते हैं। अन्य पत्तनों में प्रहस्तन प्रभार उचित हैं जबकि पारादीप पत्तन न्यास में प्रभार अधिक हैं।

(II) पारादीप पत्तन न्यास में प्रहस्तन प्रभार रेल द्वारा आने वाले कार्गो के लदान के लिए निर्धारित मिश्रित दर पर लगाए जाते हैं। आई आई एल अपना समस्त कार्गो सड़क मार्ग से लाता है। इसलिए निर्धारित दर उनके मामले में बिल्कुल संगत नहीं है।

(III) सड़क द्वारा लौह अयस्क का परिवहन अधिक खर्चीला है। फिर भी, आई आई एल ऐसा करने के लिए बाध्य है क्योंकि रेल प्रणाली अपर्याप्त है अर्थात् बैगन उपलब्ध नहीं होते हैं।

(IV) (क) रेल द्वारा आने वाले कार्गो के लिए निर्धारित लदान प्रणाली में पत्तन एक (बैगन) टिपलर, एक स्टेकर, और रिक्लेमर की नियुक्ति करता है। सड़क द्वारा आने वाले कार्गो के लिए (बैगन) टिपलर का प्रयोग नहीं किया जाता। ऐसा होने से टिपलर के प्रभारों को छोड़ दिया जाना चाहिए।

(ख) यदि पत्तन का यह तर्क है कि टिपलर प्रभार को नहीं छोड़ा जा सकता क्योंकि उसे किए गए निवेश की वसूली करनी है तो टिपलर का प्रयोग न करने वाले निर्यातकों के लिए एक 'निवेशनात्मक' कम दर हो सकती है।

(V) पत्तन सभी निर्यातकों पर एक मिश्रित दर लगाने का आग्रह नहीं कर सकता। इसे खार्च के ब्यौरे, लागतों का घटकवार आबंटन अवश्य बतलाना चाहिए ताकि विभिन्न प्रकार के प्रयोक्ताओं पर उचित प्रभार लगाना सुविधाजनक रहे।

3.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार पारादीप पत्तन न्यास की टिप्पणियां प्राप्त की गईं और पुनर्निवेशन सूचना के रूप में आवेदक को भेजी गईं। इस मामले पर 17 दिसम्बर, 98 को दिल्ली में संयुक्त सुनवाई भी की गई। आवेदक ने सुनवाई में भाग लिया परन्तु गैर-आवेदक ने भाग नहीं लिया। गैर-आवेदक (पारादीप पत्तन न्यास) पहले से प्रस्तुत अपनी सूचना के संवर्ध में मामले का निर्णय कराना चाहता था। संयुक्त सुनवाई में हुए विचार-विमर्श से उत्पन्न मुद्दों के संवर्ध में पारादीप पत्तन न्यास से नौ विशिष्ट मुद्दों के संबंध में और सूचना मांगी गई थी। उसके उत्तर में पारादीप पत्तन न्यास ने कुछ अतिरिक्त सूचना भेजी और पहले से भेजे गए अपने नोट की ही एक प्रति साथ जोड़ दी।

3.2 इस मामले के संबंध में एकत्र की गई समस्त संगत सूचना / ऑफ़कों के संवर्ध में और इस मामले के सभी पहलुओं पर सामूहिक रूप से किए गए विचारण के आधार पर इस प्राधिकरण ने 13 अप्रैल, 99 को हुई अपनी बैठक में इस मामले पर अन्तिम रूप से विचार किया।

4. जैसा कि रिकार्ड में उपलब्ध दस्तावेजों से चयन किया जा सकता है, पारादीप पत्तन न्यास के तर्क निम्न प्रकार कहे जा सकते हैं :

(I) लौह अयस्क का प्रहस्तन प्रभार अक्टूबर, 93 में नियत किया गया था। तब से कोई भी संशोधन नहीं किया गया है। इस स्थिति कभी करने की कोई गुंजाइश नहीं हो सकती।

(II) वर्मानों में अयस्क प्रहस्तन के लिए 58 रु० प्रति मी० टन का मिश्रित प्रभार निर्धारित है (इसमें बैगन टिपिंग, स्टेकिंग और रिक्लेमर प्रभार शामिल हैं)। इस प्रभार का कोई घटकवार विवरण देने के लिए कोई ब्यौरा उपलब्ध नहीं है।

(III) अयस्क प्रहस्तन संयंत्र सुविधाओं की आय और खार्च की साधारण तुलना से प्रतीत होता है कि सुविधाओं के प्रयोक्ताओं से वसूले गए प्रभार सुविधाओं के लिए पत्तन द्वारा किए गए खार्च को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं तो केवल इसी से अधिशेष की बचत कैसे होगी।

(IV) पारादीप पत्तन न्यास कोयला प्रहस्तन संयंत्र स्थापित करने की 800 करोड़ रु० की परियोजना कार्यान्वित कर रहा है। इसके लिए एशियाई विकास बैंक से 400 करोड़ रु० की सहायता प्राप्त हुई है। पत्तन को अपने आन्तरिक संसाधनों से 400 करोड़ रु० जुटाने की आवश्यकता है। क्या आन्तरिक राजस्वों को जुटाने की इस अत्यधिक आवश्यकता के कारण पारादीप पत्तन न्यास किसी प्रशुल्क की दर बिल्कुल भी कम नहीं कर सकता अथवा आई आई एल जैसे प्रयोक्ताओं को कोई रियायत नहीं दे सकता।

5.. उपलब्ध ऑफ़कों के विश्लेषण और उपर्युक्त तथ्यों से विचारण के लिए निम्नलिखित मुद्दे उत्पन्न होते हैं :-

(I) (क) पारादीप पत्तन न्यास ने इस मामले के निपटान में विशेष रूप से सहयोग नहीं दिया है। उन्होंने कार्यवाही में भाग नहीं लिया। उन्होंने केवल एक नोट भेजा है जिसमें सुनिश्चित ढंग से पूरे ब्यौरे भी नहीं दिए गए हैं।

(ख) दिनांक 25 जनवरी, 1999 के हमारे पत्र जिसमें नौ विशिष्ट मुद्दों से संबंधित सूचना मांगी गई थी, से भी इस प्रकार की सूचना प्राप्त नहीं हुई जो होनी चाहिए थी। 1 फरवरी, 1999 को पारादीप पत्तन न्यास द्वारा दिए गए उत्तर को भी ऐसा ही अस्पष्ट कहा जा सकता है जैसा कि उनका 11

(II) पारादीप परान न्यास द्वारा यह तर्क देना भी व्यर्थ होगा कि कोई रियायतें नहीं दी जा सकती क्योंकि प्रशुल्क को अक्टूबर, 93 के पश्चात् संशोधित नहीं किया गया है। परान के प्रशुल्कों का उचित और नियमित संशोधन/समीक्षा सुनिश्चित करना उसका अपना कार्य है। इस कार्य की विफलता किसी रियायत की मनाही का कारण नहीं हो सकती यदि यह अन्यथा न्यायोचित हो।

(III) पारादीप परान न्यास का यह उत्तर कि दरमानों में प्रभार का ब्योरा नहीं दिया गया है, को बहुत ही अधिक असाधारण वक्तव्य कहा जा सकता है। यदि दरमानों में ऐसे विवरण शामिल न भी किए गए हों, तब भी पारादीप परान न्यास निश्चित रूप से दावा नहीं कर सकता कि उसे उनकी जानकारी नहीं है। मिश्रित प्रभार की संगणना से संबंधित वर्कशीटों में इस मामले में हमारे विचारण से संबंधित सभी ब्योरे दिए गए होंगे। हम इससे केवल यह अनुमान लगा सकते हैं कि पारादीप परान न्यास इस मामले में सूचना नहीं देना चाहता है। जिस प्रकार पारादीप परान न्यास ने अयस्क प्रहस्तन संयंत्र की आर्थिक योजना तैयार की है, यह भी स्वीकार्य नहीं है। पारादीप परान न्यास ने 'लागत के आधार' पर आय और व्यय के आँकड़ों को लेने की अपेक्षा समग्र 'राजस्व ढाँचा' और 'ब्याज की लागत' के यथानुपाती (यातायात के आँकड़ों के संवर्धन में) अनुमान तैयार किए हैं।

(IV) (क) 800 करोड़ रु० की कोयला प्रहस्तन संयंत्र परियोजना के वित्त पोषण का तर्क भी युक्तिसंगत नहीं नहीं है। प्रत्येक परियोजना की आर्थिक योजना स्वतः पूर्ण होती है। किसी नई परियोजना से प्राप्त होने वाली किसी सेवा की लागत इस प्रकार समायोजित करनी होती है कि उससे किया गया निवेश पुनः प्राप्त हो सके।

(ख) इस संवर्धन में यह भी स्वीकार करना होगा कि प्रशुल्क नियत करने की सामान्य प्रक्रिया में परान न्यासों को 'विकास निधि' में 3% अंशदान करने की अनुमति दी गई है। प्रशुल्क के सभी प्रस्तावों में नियोजित पूँजी पर लाभ दर की गणना में इस अंशदान को शामिल किया जाता है। किसी विकास कार्य से संबंधित नए निवेश का भार काफी सीमा तक इस विकास निधि द्वारा समायोजित करने की आशा होती है।

(ग) इस स्थिति में पारादीप परान न्यास का अयस्क प्रहस्तन संयंत्र से यह आशा करना उचित नहीं हो सकता कि नए कोयला प्रहस्तन संयंत्र की स्थापना में इससे सहायता प्राप्त हो।

(V) इस संवर्धन में यह नोट करना रुचिकर है कि सड़क द्वारा आने वाला समस्त अयस्क यातायात समग्र निर्यात यातायात का केवल 5% है (जैसा कि पारादीप परान न्यास द्वारा अपने दिनांक 1 फरवरी, 99 के पत्र में स्वयं स्वीकार किया गया है) और लौह अयस्क इस 5% का केवल 1/3 भाग है। तब यह तर्क कैसे दिया जा सकता है कि ऐसे लौह अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों की वसूली 400 करोड़ रु० का आन्तरिक राजस्व जुटाने में अत्यधिक महत्पूर्ण होगी।

(VI) (क) दिनांक 11 जून, 98 के अपने उत्तर में पारादीप परान न्यास ने सूचित किया है कि तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए 'टिपलिंग प्रभार' 35 रु० प्र०मी०ट० हैं। यदि ऐसा है तो यह लौह अयस्क के प्रहस्तन से बहुत भिन्न नहीं हो सकता। दूसरे शब्दों में यदि पारादीप परान न्यास मिश्रित प्रभार की गणना के पुराने विवरणों में जाने की मुसीबत नहीं उठाना चाहता हो तो वे हनें संबंधित सूचना देने के लिए सरलता से तापीय कोयले की लागत के ब्योरे दे सकते हैं।

(ख) यह पारादीप परान न्यास का मामला ही हो सकता है कि टिपलर प्रभार नहीं छोड़े जा सकते क्योंकि उसे किए गए निवेश की वसूली करनी है। यह तर्क सम्भवतः यह सोचकर दिया गया था कि आई आई एल ने टिपलर का प्रयोग न करने वाले निर्यातकों के लिए 'निदर्शनात्मक' कम दर करने की संभावना व्यक्त की थी।

परन्तु दुर्भाग्यवश पारादीप परान न्यास ने इस अभ्युक्ति का उत्तर देने अथवा वैकल्पिक सूचना प्रस्तुत करने के लिए इस में विलम्ब ही नहीं ली।

(ग) यस्तुतः संयुक्त सुनवाई में आई आई एल द्वारा उचित बल दिया गया था कि टिपलर क्षमता का रेल द्वारा आने वाले यातायात द्वारा पूरा उपयोग किया जा रहा है तो अप्रयोक्तारों के लिए किसी 'निदर्शनात्मक' प्रभार के बारे में सोचने की भी आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। आई आई एल द्वारा किए गए दावे के अनुसार ये रेलवे की कमियाँ अर्थात् वेगम उपलब्ध न होने के कारण अधिक खर्चीले

इसकी पृष्ठभूमि यह थी कि टिपलार क्षमता के उपयोग को हमारे दिनांक 25 जनवरी, 99 के पारावीप पतन न्यास को भेजे गए पत्र में मुद्दा (7) के रूप में शामिल किया गया था। दुर्भाग्यवश, पारावीप पतन न्यास ने पुनः इस मुद्दे को टालना चाहा है और उत्तर में असंगत टिप्पणियाँ की हैं। इस आचरण से यही अनुमान लगाया जा सकता है कि पारावीप पतन न्यास इस मुद्दे को अपर्याप्त करने का प्रयास कर रहा है।

6. उपर्युक्त विश्लेषण के परिणामस्वरूप यह निष्कर्ष निकलता है कि आई आई एल के आवेदन में बल है। यदि अयस्क प्रहस्तन के लिए मिश्रित प्रभार 58 रु० प्र०मी०ट० है और यदि वैगन टिपलिंग प्रभार 35 रु० प्र०मी०ट० है तो टिपलार का प्रयोग न करने वालों के लिए प्रभार 23 रु० (58 घटा 35) प्र०मी०ट० होना चाहिए। यह संभव है कि इस गणना में पतन के पक्ष में जाने वाले कुछ घटक हो सकते हैं। चूंकि पारावीप पतन न्यास ने दुर्भाग्यवश संबंधित व्योरे प्रस्तुत करने की परवाह नहीं की इसलिए इस स्तर पर हमारे लिए उनका अनुमान लगाना संभव नहीं है। हर हालत में अत्यधिक सावधानीपूर्वक 23 रु० के ऑफ़डों को 30 रु० प्र० मी० ट० पर पूर्णांकित किया जा सकता है।

7. कलतः उपर्युक्त कारणों से इस्पात इंडस्ट्रीज का आवेदन योग्यतापूर्ण है और तदनुसार इसे अनुमति दी जाती है। इसके परिणामस्वरूप पारावीप पतन न्यास में सड़क द्वारा लाए गए उनके लौह अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों को 58 रु० प्र०मी०ट० से कम करके 30 रु० प्र०मी०ट० किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/99/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 4th May, 1999

No. TAMP/1/97-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (Act 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amend the handling charge at the Paradip Port Trust for iron ore brought by road to Rs. 30/- PMT as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/1/97-PPT

M/s. Ispat Industries Limited

...

Applicant

V/s

The Paradip Port Trust

...

Non-Applicant

ORDER

(Passed on this 13th day of April, 1999.)

This case relates to an application by M/s. Ispat Industries Limited (IIL) for a reduction / rationalisation in the handling charge at the Paradip Port Trust (PPT) for their iron ore. The Applicant have a Sponge Iron Plant at the

Raigarh District in Maharashtra. They take iron ore from the Ports of Paradip, Visakhapatnam, New Mangalore, and Mormugao, to the Dharamtar (minor) Port which is near their Plant.

2. The salient contentions of the Applicant are as follows:

- (i). They load iron ore at the VPT, NMPT, and the MOPT besides the PPT. The handling charges at the other ports are reasonable whereas it is excessive at the PPT.
- (ii). The handling charge at the PPT is a composite rate designed for loading of cargo arriving by rail. The IIL brings all its cargo by road. The prescribed rate is, therefore, not totally relevant to their case.
- (iii). Transportation of iron ore by road is more expensive. Nevertheless, the IIL is compelled to do so because of inadequacies of the railway system, i.e. non-availability of wagons.
- (iv). (a). In the loading system designed for arrival of cargo by rail, the port employs a (Wagon) Tippler, a Stack, and a Reclaimer. For cargo arriving by road, the (Wagon) Tippler is not used. That being so, the charge for the Tippler must be waived.
(b). If it is the port's contention that the Tippler charge cannot be waived as it has to recover the investment made, there can be a 'notional' lower rate for exporters not using the Tippler.
- (v). The port cannot insist on imposition of a composite rate on all exporters. It must reveal details of the costing, indicating the component-wise allocation of costs, to facilitate equitable levy of charges on different types of users.

3.1. In accordance with the prescribed procedure, comments of the PPT were obtained and communicated to the Applicant by way of feedback information. The case was also taken up for a joint hearing in Delhi on 17 December 98. The Applicant participated in the hearing; the Non-Applicant did not. The Non-Applicant (i.e. the PPT) wanted the case to be decided with reference to the information already furnished by them. With reference to the issues arising from the deliberations at the joint hearing, further information on nine specific issues were sought from the PPT. In response, the PPT furnished some additional information and just added a copy of the Note already given by them.

3.2. With reference to all the relevant information / data collected in respect of this case, and based on a collective application of mind to all aspects of this case, this Authority took up this case for final consideration in its meeting on 13 April 99.

131561/99-2

4. As can be gleaned from the documents available on record, the PPT's contentions can be said to be as follows:

- (i). The handling charge for iron ore was fixed in October 93. There has since then been no revision at all. That being so, there can be no scope for any reduction.
- (ii). The Scale of Rates prescribes a composite charge for ore handling – Rs.58/- PMT (This includes Wagon Tippling, Stacking, and Reclaimer charges). No break up of this charge is available to give the component-wise details.
- (iii). A plain comparison of income and expenditure of the Ore Handling Plant facilities indicates that the charges recovered from the users of the facilities are not adequate even to break-even the expenses incurred by the port for the facilities let alone make a surplus from the same.
- (iv). The PPT is executing a Rs.800 crore project on installing a Coal Handling Plant. For this, assistance to the extent of Rs.400 crore has been received from the ADB; the port is required to raise Rs.400 crore from its internal revenues. What with this heavy requirement of raising internal revenues, the PPT cannot afford to reduce any tariff rate at all or give any concessions to users like the IIL.

5. From an analysis of the data available and the facts given above, the following points stand out for consideration:

- (i). (a). The PPT has not been particularly cooperative in the disposal of this case. They have not participated in the proceedings. They have only sent a Note which also does not give full details in an explicit manner.
- (b). Even our communication dated 25 January 99 seeking information on nine specific points did not elicit the kind of response that it should have. The reply given by the PPT on 1 February 99 can only be said to be as evasive as their earlier Note dated 11 June 98.
- (ii). It will be idle for the PPT to contend that no concessions can be given since the tariff had not been revised after October 93. It is for the port to ensure proper and regular reviews/revisions of its tariffs. Failure to do so cannot be a reason for denying a concession if it is otherwise justifiable.
- (iii). The reply of the PPT that the Scale of Rates does not give a break up of the charge is, to say the least, a most extraordinary statement! Even if the Scale of Rates does not incorporate such details, surely the PPT cannot claim to be unaware of them. The worksheets relating to computation of the composite charge will contain all the details relevant to our consideration in this case. We can only infer from this that the PPT is not willing to part with information in this

case. The way in which the PPT has worked out the economics of the Ore Handling Plant is also not acceptable. Instead of going on the basis of income and expenditure figures on a 'cost centre' basis, the PPT has worked out estimates on a pro rata basis (with reference to the traffic figures) from the overall 'revenue expense' and 'cost of interest'.

- (iv). (a). The argument about the funding requirements of the Rs.800 crore Coal Handling Plant Project is also untenable. The economics of each project has to be self-contained. The costing of a service flowing from a new project will have to be so adjusted as to pay back the investment made.
- (b). It has also to be recognised in this context that in the normal tariff setting process, Port Trusts have been allowed to make a 3% contribution to a 'Development Fund'. In all tariff proposals, this contribution gets incorporated in the computation of rate of return on capital employed. The burden of a new investment on a developmental work is expected to be absorbed, to a substantial extent, by this 'Development Fund'.
- (c). That being so, the PPT cannot reasonably expect the Ore Handling Plant to subsidise installation of a new Coal Handling Plant.
- (v). It is interesting in this context to note that the total ore traffic coming by road is only 5% of the total export traffic (as admitted by the PPT itself in its letter dated 1 February 99). And, iron ore is only $\frac{1}{3}$ of this 5%. How, then, can it be contended that collection of handling charges of such iron ore will be of great significance for raising internal revenues of the order of Rs.400 crore?
- (vi). (a). In their reply dated 11 June 98, the PPT have indicated that the 'Tippling charge' for thermal coal handling is Rs.35/- PMT. If this is so, it cannot be very different for handling iron ore. In other words, even if the PPT does not wish to take the trouble of going into old details of computation of the composite charge, they can easily extrapolate the thermal coal costing detail to provide us with relevant information.
- (b). It can be the PPT's case that the Tippler charge cannot be waived as it has to recover the investment made. It was in anticipation of this argument, perhaps, that the IIL referred to the possibility of there being a 'notional' lower rate for exporters not using the Tippler.

But unfortunately, the PPT has just not taken interest in the case either to respond to this observation or to furnish alternative information.

- (c). In fact, as was rightly stressed by the IIL at the joint hearing, if

by rail, then, there may not be any need even to think in terms of a 'notional' charge for the non-users. As has been claimed by the IIL, they have been using the costlier 'road route' because of railway inadequacies, i.e. non-availability of wagons.

It was in this backdrop that the Tippler-capacity utilisation was included as point (7) in our communication dated 25 January 99 to the PPT. Unfortunately, again, the PPT has chosen to sidetrack this point and make irrelevant comments in response. It can only be inferred from this conduct that the PPT is trying to evade the issue.

6. The analysis given above leads to the conclusion that there is force in the IIL application. If the composite charge for Ore Handling is Rs.58/- PMT, and if the Wagon Tippling charge is Rs.35/- PMT, the charge for those not using the Tippler has to be (58 minus 35) Rs.23/- PMT. It is possible that there may be some factors weighing in the port's favour in this calculation. Unfortunately, since the PPT has not bothered to furnish the relevant details, it is not possible for us at this stage to infer them. If at all, by way of abundant caution, there can be a rounding off the figure of Rs.23/- to Rs.30/- PMT.

7. In the result, and for the reasons given above, the Ispat Industries' application has merit in it and is, accordingly, allowed. Consequently, the handling charge at the PPT for their iron ore brought by road is reduced from Rs.58/- PMT to Rs.30/- PMT.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT/III/IV/143/99/Exty]